

“SUZUKI DF140”



МОТОР-ИНТЕЛЛЕКТУАЛ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

— Какие особенности “DF140” отличают его от прочих четырехтактных подвесных моторов?

— Начнем с внешнего вида и габаритов. Стильный дизайн капота, по которому вы можете узнать этот мотор издали, служит не только целям эстетики, но и обеспечивает эффективную вентиляцию. Благодаря оригинальной внутренней компоновке “DF140” очень компактен, а центр тяжести его смещен к транцу. Вес у него меньше, чем даже у двухтактных моделей той же мощности! Все это позволяет значительно расширить диапазон использования мотора — прежде всего за счет легких спортивных катеров. И по мощности, и по весу, и по габаритам “DF140”, на мой взгляд — иде-

До недавней официальной презентации новой 225-сильной модели с индексом “DF” “Suzuki DF140” оставался самым мощным мотором в четырехтактной модельной линейке фирмы. В прошлом году первые 140-сильные моторы появились и в России. На вопросы редакции отвечает генеральный директор компании “Морской скат” — официального дистрибьютора “Suzuki” в России Дмитрий Волков.

альный вариант силовой установки для наиболее популярных сейчас “трейлерных” лодок-дейкрейсеров длиной 6–7 м, таких, например, как известный “Silver Eagle”.

Да и вообще двигатели серии “DF” — это самостоятельные разработки, а не конвертированные автомобильные моторы (как, скажем, у подвесников “Honda”). Применение цепи вместо ремня ГРМ позволило удлинить сервисные промежутки, сделать конструкцию более надежной и избежать, к примеру, такой неприятности, как загиб клапанов при столкновении гребного винта с подводным препятствием (не секрет, что на моторах с зубчатым ремнем, имеющим свойство растягиваться под ударной нагрузкой, подобное иногда случается).

Водяное охлаждение масляного картера и впускного коллектора обеспечивает бесперебойную работу мотора на самых высоких оборотах, а эффективный воздушный обдув (вентилятором, в числе всего прочего, служит и сам вращающийся маховик) поддерживает наиболее оптимальный температурный режим для работы электроники. Ведь “DF140” — самый настоящий интеллект. Помимо непростой задачи управления сложной системой непосредственного впрыска, на электронные “мозги” здесь возложено и немало сервисных функций. Так, мотор сам напоминает владельца о необходимости замены масла!

— Чем сложнее техника, тем сложнее и оборудование сервисных центров. Большая квалификация требуется и от механиков. В общем, на первое место порой выступают не те или иные качества мотора, а доступность и качество сервиса и ремонта. Готовы ли вы справиться с этой задачей?

— Очень важным преимуществом моторов “Suzuki” вообще и данной модели в частности является встроенная система диагностики. Любой мотор этой

фирмы мощностью от 40 л.с. и выше можно подключить через специальный адаптер к обычному ноутбуку и вывести на экран не только текущую информацию о его работе в режиме реального времени, но и ответы на “исторические” вопросы: сколько времени он проработал на различных оборотах, включались ли системы аварийного предупреждения (если включались, то сколько раз и по какой причине), сколько раз пользователю выдавалось напоминание заменить масло. Контролируемыми системами являются инжекторы каждого цилиндра, топливный насос, клапан холостого хода, система зажигания и многое другое. Немаловажно, что в компьютер мотора “зашифрован” его серийный номер. Эта диагностическая программа уже прошла первое успешное испытание в Санкт-Петербурге, и мы готовы поставить ее всем своим дилерам, занимающимся ремонтом моторов. Больше того — предлагается она и в розницу. Владелец такого мотора вправе знать о его работе все!

— Велик ли опыт эксплуатации “DF140” в отечественных условиях?

— К сожалению, прошлый сезон характеризовался жутким дефицитом моторов — не только у нас, но и в Европе, и в Америке. Из-за банкротства фирмы “OMC” прочие производители бросились занимать освободившуюся нишу. Особенно это коснулось самого большого в мире американского рынка. Поскольку “DF140” — самая популярная модель в Америке и Европе, в прошлом году нам с трудом удалось получить только два мотора. Конечно, отзывы покупателей самые благоприятные, но, сами понимаете, два мотора — это не статистика.

— Каковы шансы россиян приобрести такой мотор в предстоящем сезоне?

— Надеюсь, что достаточно большие. Эта модель уже появилась в розничной продаже в нашем петербургском магазине “Элас” и у некоторых наших





ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ
подвесного мотора "Suzuki DF140"

Двигатель:	
— тип	Четырехтактный
— кол-во цилиндров	4
— кол-во клапанов	16
— система газораспределения	ДОНС
— система питания	Непосредственный впрыск
— привод ГРМ	Цепной
Рабочий объем, см ³	2044
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	86/88
Макс. мощность, л.с. (кВт)	140 (103)
Рабочая частота вращения коленвала, об/мин	5800–6200
Объем масла, л	5.5
Генератор	12 В, 40 А
Вес, кг	186



дилеров. Второй вопрос – хватит ли моторов на всех желающих, ведь в Европе в прошлом сезоне было продано более 1500 штук, а спрос так и остался неудовлетворенным.

— **В каких регионах, на ваш взгляд, "DF140" может пользоваться наибольшей популярностью?**

— Основные наши надежды связаны

с Северо-Западным регионом и Поволжьем, но как российский дистрибьютор моторов "Suzuki" "Морской скат" готов осуществить поставки не только в любую точку страны от Калининграда до Владивостока, но даже в Республику Беларусь. Желающих узнать более подробную информацию о характеристиках этой модели, а также

где и как ее можно приобрести, приглашаем посетить наш сайт www.suzuki.spb.ru. Связаться с нами можно и по телефону в Петербурге: (812) 230-1879. У нас вы всегда можете узнать координаты ближайшего дилера "Suzuki", заказать запчасти и аксессуары и получить техническую консультацию.

Специальному корреспонденту "Кия" Кейту Хендерсону довелось принять участие в первой официальной презентации "DF140" в Ки Ларго (США, Флорида), а также тестировании новинки, которое было осуществлено совместно с нашими коллегами из немецкого журнала "Boote". Приводим ниже его впечатления, а также добытые тест-драйверами цифры.



Сразу после обычного мероприятия для прессы мы отправились на причал, возле которого меня и моих сотоварищей из "Boote" дожидался шведский 6.1-метровый "Crescent Dorado V23" с "Suzuki DF140" на транце. Не выпустил ни дымка, мотор сразу после запуска стабильно и уверенно заработал на холостом ходу. Обороты при этом невысоки — всего лишь около 650 об/мин. Крутился "DF140" столь тихо и мягко, что только журчание воды из "контрольки" подтверждало, что он вообще работает!

Когда, выбравшись за пределы гавани, я прибавил газ, мощный мотор практически моментально вывел лодку на глиссирование — приемистость на высоте. С ростом оборотов, естественно, увеличивался и шум мотора, но на крейсерской скорости, на двух третях газа (примерно при 4000 об/мин) шумомер выдал чуть более 80 дБ(А) — тише и не пожелаешь. Прибор прибором, но, по моим собственным ощущениям, на скоростях выше 30 км/ч шум ветра в ушах уже начинает заглушать звук мотора, хорошо разли-

чимо и шипение рассекаемой корпусом воды.

Со стальным 20-дюймовым винтом на полном газу и нагрузкой 3 человека тахометр показал ровно 6000 об/мин, так что некоторый запас до рекомендованного максимума в 6200 об/мин у нас еще оставался. Для четырехтактника такой мощности — моторчик довольно оборотистый! Максимальная скорость составила 66.2 км/ч, а уровень шума — 90 дБ(А). Ветер и волна при этом по-прежнему создавали если и не больше, то, по крайней мере, приблизительно столько же шума, что и сам мотор. Расход топлива варьировался от 2 л/ч на холостом ходу до 45 л/ч "на полной дыре"; на крейсерском ходу (4000 об/мин) он составлял не более 20 л/ч. В общем, если припомнить еще и вес — всего 186 кг, то я охарактеризовал бы "DF140" примерно так: "легкий и быстрый, как двухтактник, но при этом тихий, чистый и экономичный, как четырехтактник".

Результаты испытаний публикуются с любезного разрешения журнала "Boote" (Германия)

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТИРОВАНИЯ подвесного мотора "Suzuki DF140" на мотолодке "Crescent Dorado V23" (длина — 6.1 м, ширина — 2.35 м) при нагрузке 3 чел. и 2/3 штатного запаса топлива

об/мин	Уровень шума, дБ(А)*	Скорость, км/ч (уз)	Расход топлива, л/ч (л/км)	Запас хода**		Проскальзывание винта, %
				ч	км (морск. мили)	
1000	61	8.00 (4.32)	2.00 (0.25)	63.75	510.00 (274.89)	38.4
2000	69	12.20 (6.58)	5.37 (0.44)	23.75	289.77 (156.19)	53.0
2500	73	14.30 (7.72)	8.72 (0.61)	14.62	209.02 (112.66)	55.9
3000	78	19.90 (10.74)	12.54 (0.63)	10.17	202.38 (109.08)	48.9
3500	81	32.00 (17.27)	15.36 (0.48)	8.30	265.63 (143.17)	29.6
4000	82	39.20 (21.15)	21.17 (0.54)	6.02	236.11 (127.26)	24.5
4500	83	47.30 (25.52)	25.54 (0.54)	4.99	236.11 (127.26)	19.0
5000	85	54.20 (29.25)	31.98 (0.59)	3.99	216.10 (116.48)	16.5
5500	88	59.60 (32.16)	39.93 (0.67)	3.19	190.30 (102.57)	16.5
6000	90	66.20 (35.72)	45.68 (0.69)	2.79	184.78 (99.60)	15.0

* На расстоянии 1 м

** При топливном баке вместимостью 150 л с учетом 15-процентного резерва

МОРСКОЙ СКАТ

Санкт-Петербург,
ул. Гатчинская, 18-А, 7-Н
Тел. (812) 230-1879 (опт),
230-1522 (розница)
stingray@suzuki.spb.ru
www.suzuki.spb.ru